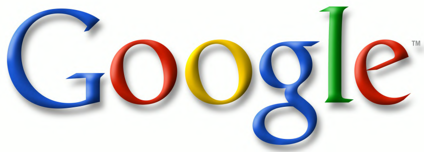




LES

DROITS DE QUAI & DE STATISTIQUE

ET LES TAXES

SUR LA

CONSOMMATION DE L'ALCOOL

ET LA FABRICATION DES LIQUEURS

EN ALGÉRIE

PAR

M. MORAND
PROFESSEUR A L'ÉCOLE DE DROIT D'ALGER

ALGER
TYPOGRAPHIE ADOLPHE JOURDAN
IMPRIMEUR-LIBRAIRE-ÉDITEUR
4, Place du Gouvernement, 4

1897

LES DROITS DE QUAI ET DE STATISTIQUE

ET LES TAXES

SUR LA

CONSOMMATION DE L'ALCOOL & LA FABRICATION DES LIQUEURS

EN ALGÉRIE

(Extrait de la *REVUE ALGÉRIENNE, TUNISIENNE ET COLONIALE DE LÉGISLATION ET DE JURISPRUDENCE*).

LES

DROITS DE QUAI & DE STATISTIQUE

ET LES TAXES

SUR LA

CONSOMMATION DE L'ALCOOL

ET LA FABRICATION DES LIQUEURS

EN ALGÉRIE

PAR

M. MORAND

PROFESSEUR A L'ÉCOLE DE DROIT D'ALGER

ALGER

TYPOGRAPHIE ADOLPHE JOURDAN

IMPRIMEUR-LIBRAIRE-ÉDITEUR

4, Place du Gouvernement, 4

1897

3/9/16

LES DROITS DE QUAI & DE STATISTIQUE

ET LES TAXES

SUR LA

Consommation de l'Alcool et la Fabrication des Liqueurs

EN ALGÉRIE

La loi de finances du 28 décembre 1895 renferme un certain nombre de dispositions qui ont dans une notable mesure augmenté les charges fiscales de l'Algérie. D'une part elle crée une taxe sur la fabrication des liqueurs (art. 19) et elle porte de 30 à 75 fr. par hectolitre d'alcool pur la taxe de consommation sur les alcools fabriqués ou importés en Algérie (art. 18). D'autre part, elle édicte la perception d'un droit de statistique qui n'existait auparavant qu'en France (art. 13) et décide que le droit de quai perçu dans les ports algériens le sera à l'avenir conformément aux dispositions de la loi du 30 janvier 1872, c'est-à-dire non plus sur la quantité de marchandises débarquées, mais sur le nombre de tonneaux de jauge des navires (art. 14).

Les réformes ainsi réalisées par la loi du 28 décembre 1895, inattendues pour la plupart et sur l'opportunité desquelles les Chambres de commerce intéressées se plaignent de n'avoir pas été consultées, ont provoqué dans le commerce algérien une très vive émotion. Et ceux auxquels elles devaient préjudicier se sont immédiatement préoccupés de faire parvenir aux pouvoirs publics leurs doléances en vue de la suppres-

sion, ou tout au moins de l'atténuation des charges résultant pour eux de la mise en vigueur de la loi nouvelle. Ce sont ces doléances des commerçants algériens que nous voudrions résumer ici, en examinant ce qu'elles ont de fondé, et en recherchant dans quelle mesure il leur a été donné satisfaction, notamment par la nouvelle loi de finances du 29 mars 1897.

I

La question des droits de quai et de statistique

Droit de quai. — Avant la loi du 28 décembre 1895, les navires touchant les ports d'Algérie étaient soumis au paiement d'un droit de quai. Ce droit, quel que fût le tonnage du navire, se soldait par tonneaux d'affrètement sur les marchandises débarquées. Il devait être acquitté d'ailleurs par tous les navires sans distinction aucune de pavillon; il devait l'être même par les bâtiments français se livrant à la navigation entre la France et l'Algérie (1).

En France au contraire, le droit de quai se percevait sur la jauge du navire; il n'y avait pas dès lors à se préoccuper de la quantité de marchandises débarquées ou embarquées par lui. Il n'y avait pas non plus à tenir compte de sa nationalité; le droit était exigible des navires français aussi bien que des navires étrangers. Les navires français n'en étaient exempts qu'à la condition qu'avant leur entrée dans un port de la métropole, ils n'eussent pas touché un port étranger ou des colonies et possessions françaises. Le navire français se rendant de Saint-Nazaire à Bordeaux n'avait pas à acquitter la taxe; mais il en était autrement à l'arrivée dans le port de Marseille du navire français parti d'Alger ou d'Oran (2).

---

(1) Loi du 20 mars 1875. — Art. 1er. — Le droit de quai de 0 fr. 50 ou de 1 franc par tonneau de jauge établi par la loi du 30 janvier 1872 sera perçu, dans les ports de l'Algérie, par tonneau d'affrètement sur les marchandises débarquées.

(2) Loi du 30 janvier 1872. — Art. 6. — Les navires de tout pavillon venant de l'étranger ou des colonies et possessions françaises, chargés en totalité ou en partie, acquitteront, pour frais de quai, une taxe fixée par tonneau de jauge, savoir : — Pour les provenances des pays d'Europe ou

A diverses reprises, l'on demanda en Algérie que les ports algériens fussent traités comme ceux de la métropole, et c'est pour faire droit à cette réclamation qu'il fut inséré dans la loi du 28 décembre 1895 un article 14 ainsi conçu: « Le droit de quai, tel qu'il est établi par l'art. 6 de la loi du 30 janvier 1872, sera perçu dans les ports de l'Algérie. La navigation entre la France et l'Algérie sera exempte de ce droit. Les lois du 20 mars 1875 et 12 mars 1877 sont abrogées ». L'Algérie s'est alors trouvée assimilée à la France, au point de vue des droits de quai, et voici quelles ont été les conséquences de cette assimilation :

1° Les navires français naviguant entre la France et l'Algérie n'eurent plus, soit en Algérie, soit en France, à acquitter de droit de quai. Et c'est bien là ce que l'on voulait en Algérie ;

2° Tous autres navires eurent à payer dans les ports d'Algérie un droit de quai, non plus basé sur la quantité de marchandises débarquées, mais perçu comme en France sur le tonneau de jauge. Or, cette seconde conséquence de l'assimilation, les Algériens ne l'avaient pas prévue et n'avaient nullement eu l'intention de la réclamer. Elle était en effet de nature à leur causer un grave préjudice. Aussi, à peine la loi nouvelle était-elle parvenue à la connaissance du public, qu'un comité d'armateurs, courtiers maritimes et négociants en charbon se constituait en vue de signaler les effets désastreux qu'elle ne manquerait pas d'avoir et de protester contre son application.

Les critiques de diverse nature qu'a soulevées l'extension à l'Algérie de l'art. 6 de la loi du 30 janvier 1872 se trouvent condensées dans un certain nombre de documents publiés par la Chambre de commerce d'Alger, et dont les principaux sont: une pétition adressée à la Chambre de commerce par M. Delacroix, au nom des armateurs, agents de compagnie, courtiers maritimes, etc. — et deux rapports présentés à la Chambre de commerce, l'un relatif à une proposition de loi dont il sera parlé par la suite et due à l'initiative de M. André Lebon, l'autre émanant d'une délégation chargée d'aller

---

du bassin de la Méditerranée, 50 centimes. — Pour les navires de tous autres pays 1 franc — En cas d'escales successives dans plusieurs ports pour le même voyage, ce droit ne sera payé qu'à la douane de prime abord.

porter aux membres du gouvernement les réclamations du commerce algérien (1).

Depuis quelques années, le port d'Alger est fréquenté par un nombre considérable de navires étrangers. « Grâce à notre initiative et à nos constants efforts, dit M. Delacroix, nous avons réussi à attirer à Alger les navires de vingt Compagnies, possédant 709 vapeurs, qui ont mis notre port en relations directes avec l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, la Hollande, la Russie, l'Autriche, l'Italie, l'Espagne, l'Égypte, les Indes et l'Extrême-Orient » (2). Alger est en effet placé sur le trajet de toutes les lignes faisant le service entre le Nord de l'Europe, l'Adriatique, la Mer Noire, le Levant, l'Égypte, les Indes et l'Extrême-Orient. Les bâtiments étrangers peuvent s'y arrêter sans, pour ainsi dire, modifier leur route, afin de s'y ravitailler en eau douce, vivres et charbon, et d'y embarquer et débarquer des marchandises. Ils le faisaient d'autant plus volontiers, qu'avant la mise en vigueur de la loi du 28 décembre 1895, les frais de port étaient peu élevés et qu'il n'était perçu de droit de quai que sur les marchandises débarquées; d'autre part, les marchandises embarquées n'ayant point à acquitter cette taxe, les navires étrangers pouvaient trouver intérêt à faire escale à Alger, même pour y charger des quantités peu considérables de marchandises.

Or, avec le régime des droits de quai, tel que l'établit la loi du 28 décembre 1895, le port d'Alger ne tardera pas à être déserté par la navigation étrangère ; car, perçus sur le tonnage du navire, ces droits deviennent extrêmement onéreux. Ils ne l'étaient point, il est vrai, lorsque la loi du 30 janvier 1872 les a établis. A cette époque, en effet, les navires étaient d'un faible tonnage ; ceux qui desservaient les ports entre la France et l'Europe ne jaugeaient guère plus de 600 tonnes, et ceux qui allaient aux Indes ou en Extrême-Orient atteignaient 1,000 à 1,500 tonnes (3). En outre, le cours moyen des frets était beaucoup plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui. Mais, à l'heure actuelle, le tonnage des navires s'est singulièrement accru, et il est des marchandises pour

---

(1) V. en outre, Maurice Colin, La réforme des droits de quai et de statistique en Algérie, dans la *Revue politique et parlementaire*, numéro du 10 juin 1896, p. 577.

(2) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 239.

(3) *Eod. loc.* p. 242.

lesquelles le cours moyen des frets se trouve réduit des deux tiers, voire même des trois quarts.

La perception du droit de quai sur le tonneau de jauge se comprend encore dans certains ports, comme ceux de Marseille ou du Hâvre, où les navires débarquent des chargements complets. La taxe payée ne prélève alors qu'une faible partie du fret acquis. Mais elle ne se conçoit plus dans des ports comme celui d'Alger où les navires font simplement escale, et n'y débarquent et n'y chargent que des quantités de marchandises relativement faibles; car les droits à acquitter absorbent et au-delà le fret réalisé. « Pour charger 50 tonnes de marchandises, fait observer M. Delacroix, un navire du tonnage moyen de 1,500 tonnes de jauge devra acquitter 0 fr. 50 par tonne, soit 750 fr., en outre des autres droits de pilotage, péage, etc. Les frais s'élèveront donc à 1,000 fr., tandis que les recettes atteindront à peine ce chiffre. Pour un navire venant charger 100 tonnes, les frais de port s'élèveront à 50 % du fret réalisé. Il est donc évident qu'aucune compagnie ne consentira à faire escale à Alger pour y effectuer une opération aussi infructueuse. Notre port verra ainsi supprimer toutes ses communications avec les pays étrangers » (1).

Or, cette désertion du port d'Alger par la navigation étrangère ne peut manquer d'avoir des conséquences préjudiciables à l'Algérie et à la France.

Préjudiciables à l'Algérie, car les marchandises de fabrication étrangère, n'y étant plus importées directement par navires étrangers, « devront emprunter un circuit plus long, plus coûteux et susceptible de nombreuses avaries ; leur prix de revient en sera doublé » (2). Et, pour le même motif, les produits naturels algériens, tels que laine, vins, minerais, crin végétal, liège, etc., seront d'une exportation beaucoup moins facile ; ils devront être conduits à Gibraltar ou à Malte, pour y être transbordés ; d'où une augmentation de fret. Ou bien il faudra, pour les expédier, attendre qu'ils puissent être groupés en assez grande quantité, pour qu'un navire puisse avoir intérêt, en dépit des droits à solder, à venir les prendre directement dans le port d'Alger ; d'où une perte de temps et par là même d'argent. Les nouveaux droits

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 240.

(2) *Eod. loc.*

de quai sont donc destinés à léser gravement le commerce algérien, soit d'importation, soit d'exportation.

Ils seront particulièrement nuisibles au commerce du charbon ; les bâtiments étrangers faisant escale à Alger y prennent une moyenne annuelle de 100,000 tonnes de charbon (1) ; cette escale étant supprimée, la quantité de charbon vendu s'en trouvera réduite d'autant. Se trouveront aussi singulièremont diminués les profits résultant de la fourniture aux navires de passage de vivres frais et d'eau douce. Quant aux journaliers très nombreux qu'employaient le chargement et le déchargement de ces bateaux, la plupart se trouveront privés de leurs moyens d'existence. Il n'est pas jusqu'à la Chambre de commerce d'Alger qui ne soit appelée à souffrir du nouveau mode de perception des droits de quai. En raison de l'importauce toujours croissante du port, « de vastes travaux maritimes et d'intérêt commercial ont été décidés. Le programme a nécessité des emprunts déjà contractés ou en projet, pour le remboursement desquels la Chambre a compté sur le produit des droits de péage que le trafic établi paraissait lui assurer. Or, que va-t-il se produire ? Le nombre des navires en escale et en relâche devenant extrêmement réduit, celui des vapeurs apportant les approvisionnements de charbon diminuera dans les mêmes proportions ; le chiffre des droits de tonnage, qui constituait les ressources au moyen desquelles la Chambre s'était engagée à couvrir ses emprunts, va en partie disparaître » (2).

La Métropole est-elle appelée, du moins, à bénéficier de la situation créée par la loi du 28 décembre 1895 ? En aucune façon. Les Compagnies françaises ne peuvent espérer tirer profit de l'abandon du port d'Alger par les Compagnies étrangères de navigation, car elles ne desservent pas les lignes suivies par les bâtiments étrangers y faisant escale. Elles auront même à subir une diminution de fret ; avant la réforme des droits de quai, les navires étrangers débarquaient à Alger des marchandises à destination de France, et celles-ci étaient alors chargées et conduites en France sur navires français. Les navires étrangers, évitant le port d'Alger, laisseront, à l'avenir, dans un port étranger, les marchandises qu'ils portent à destination de la France, d'où elles seront embarquées pour la France sur bâtiments étrangers.

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 245.

(2) *Eod. loc.*, p. 279 et 280.

Ces marchandises, qui auparavant entraient en France sous pavillon français, n'y parviendront plus que sous pavillon étranger.

Quant aux recettes du Trésor, elles diminueront progressivement, et le rendement des taxes de pilotage est destiné à subir le même sort. Car il ne suffit pas d'élever la quotité des droits à percevoir pour augmenter les recettes, il faut encore pouvoir empêcher la disparition de la matière imposable, et rien ne sert d'aggraver les droits établis sur les navires touchant un port déterminé, si ces navires doivent s'abstenir de fréquenter ce port.

Telles sont, sommairement indiquées, les critiques qui ont été dirigées contre les modifications apportées dans la perception des droits de quai ; et les faits ont démontré par la suite que ces critiques étaient parfaitement justifiées. Plusieurs Compagnies étrangères de navigation ont bientôt fait savoir qu'elles se trouvaient dans la nécessité de supprimer l'escale d'Alger, devenue trop onéreuse pour elles (1). Pour ce qui est de l'importation du charbon, elle s'est trouvée notablement réduite, puisque les droits perçus sur les vapeurs débarquant du charbon, qui en décembre 1895 s'élevaient à 9,969 fr. 65, sont tombés en janvier 1896 à 5,968 fr. 11. De même, les droits perçus sur les vapeurs apportant des bois de construction, qui se montent en décembre 1895 à 1,174 fr. 57, descendent en janvier 1896 à 688 fr. 46 ; et il n'est perçu pendant ce premier mois de l'année 1896, sur les caboteurs espagnols, que 154 fr. 85, au lieu de 467 fr. 60 en décembre précédent. On pourrait objecter, il est vrai, que les sommes encaissées en janvier 1896, à titre de droit de quai, dépassent le montant de celles recueillies pendant le dernier mois de l'année 1895. Mais, ainsi que le fait observer la Chambre de commerce dans sa délibération du 4 mars 1896, cette augmentation est toute factice et purement passagère. Elle provient, en effet, de ce que de nombreux bâtiments étrangers ont dû, une fois encore, faire escale à Alger en vertu de contrats antérieurs ; elle doit être également attribuée au passage de navires affrétés par l'État pour le rapatriement des troupes de Madagascar et du Tonkin (2).

---

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 256 et suiv.

(2) Des renseignements statistiques qui nous ont été fournis par le

Quant aux recettes du service du pilotage, elles aussi ont eu à souffrir. Tandis qu'en décembre 1895 les sommes perçues s'élèvent à 9,040 fr. 66, en janvier 1896 elles ne sont plus que de 7,152 fr. 26. Soit une perte de 1,888 fr. 40.

Enfin, pendant le même mois de janvier, la municipalité d'Alger a vu diminuer de 700 tonnes environ la fourniture d'eau douce aux navires, diminution équivalant pour elle à une réduction de recettes de 2,800 fr.

Ces conséquences regrettables de la réglementation nouvelle étaient si manifestes que, d'elle-même, l'administration a cru devoir apporter des tempéraments dans la perception du droit de quai. Les bâtiments en relâche forcée, c'est-à-dire ceux qui ne touchent un port que pour s'y ravitailler, sont l'objet d'un traitement particulier. L'administration des douanes a consenti à ce que le bénéfice de ce traitement fût étendu aux navires n'embarquant et ne débarquant que des voyageurs, ainsi qu'à ceux qui embarquent ou débarquent moins de 3 tonnes de marchandises. Mais en dépit de son bon vouloir, cette administration ne pouvait faire table rase des dispositions de l'art. 14 de la loi du 28 décembre 1895. L'on comprit du reste immédiatement en Algérie que c'était au Parlement qu'il fallait porter ses doléances, et que c'était dans le sens d'une revision de l'art. 14 de la loi de finances qu'il y avait lieu d'agir. Il importait tout d'abord de formuler des vœux, puis de les transmettre à Paris.

Le 8 janvier 1896, la Chambre de commerce d'Alger convertit en délibération une pétition de M. Delacroix, dont les conclusions sont, en ce qui touche le droit de quai, les suivantes : « Afin de tempérer les effets de l'application stricte de la loi, nous proposerions que les navires faisant escale à Alger puissent charger ou débarquer des quantités ne dépassant pas le dixième de leur jauge, en acquittant le droit de quai simplement sur les quantités embarquées ou débarquées. Si le chargement dépasse le dixième, les droits seraient prélevés sur la base du régime général » (1). L'adoption de cette proposition eût eu en fait pour résultat le rétablissement du régime antérieur ; les navires faisant escale à Alger n'embarquant ou ne débarquant jamais que des quantités de mar-

secrétariat de la Chambre de commerce d'Alger, il résulte que le nombre des navires étrangers en escale qui, en 1895, avait été de 170, n'a plus été que de 147 en 1896.

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895, p. 248.

chandises inférieures au dixième de leur jauge, le droit de quai n'eût jamais été perçu, ou ne l'eût été le plus souvent que sur le tonneau d'affrètement, et non pas sur le tonneau de jauge.

Peu de temps après, une délégation, composée de MM. Warot, Altairac et Delacroix, se rendait à Paris, pour y appuyer auprès des pouvoirs publics les réclamations du commerce algérien, — et dans la séance du 4 mars 1896, la Chambre de commerce adoptait et convertissait en délibération le rapport de cette délégation. Ce rapport concluait à ce que les marchandises débarquées seules fûssent soumises à l'acquittement du droit de quai, mais ne s'opposait pas à ce qu'à l'avenir on traitât de la même manière les marchandises exportées. « Les marchandises débarquées, y est-il dit, étaient seules soumises au droit de quai en raison de leur tonnage. Les recettes du Trésor atteignaient un chiffre peu important, mais il aurait pu être considérablement augmenté, si les marchandises exportées avaient également été frappées. Notre commerce général n'en aurait nullement souffert » (1).

Puis les exigences s'accroissent et les revendications se précisent. Les unes et les autres sont formulées avec une netteté particulière dans un rapport présenté à la Chambre de commerce et adopté par elle le 18 mars 1896, rapport élaboré à l'occasion d'une proposition de loi déposée sur le bureau de la Chambre des députés par MM. André Lebon, Gruet, Labat, Plichon, Étienne et Charruyer. Cette proposition substituait au droit de quai une taxe qui pour chaque port serait fixée par un décret réglementaire, rendu après avis préalable de la Chambre de commerce, de la municipalité et des administrations compétentes. Tout en reconnaissant que l'économie de ce projet a été inspirée « par un esprit de libéralisme éclairé et d'une entente éprouvée de l'intérêt économique et commercial » (2), le rapport soumis à la Chambre de commerce lui est cependant hostile. Il fait très finement observer que le système établi par la proposition Lebon n'est guère en harmonie avec nos habitudes d'uniformité, et qu'il est douteux que le Parlement admette « qu'il soit possible que la base d'un impôt destiné à l'alimentation du budget général diffère d'un port à un autre et ne soit pas identique dans toute l'étendue du territoire national » (3). Et

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 280.

(2) *Eod. loc.*, p. 261.

(3) *Eod. loc.*, p. 262.

il ajoute qu'à supposer que ce projet pût être agréé par les Chambres, il ne saurait l'être qu'au bout d'un temps très long et ne donnerait ainsi satisfaction à l'Algérie que beaucoup trop tard, « car les Compagnies de navigation qui ont cessé ou cessent journellement de fréquenter notre port contractent dans les ports étrangers de la Méditerranée des relations et des engagements tendant à devenir définitifs, et contre lesquels il sera bien difficile, sinon impossible de réagir si l'on tarde à prendre les mesures propres à déterminer leur retour au port d'Alger » (1).

Aussi la Chambre de commerce déclare-t-elle qu'il eût été préférable de présenter au Parlement une proposition « plus simple et plus nette », tendant « à la substitution catégorique du tonneau d'affrètement au tonneau de jauge comme base du droit de quai pour tous les ports de France et d'Algérie dans des conditions de parfaite égalité de traitement » (2). Fort sagement la Chambre prévoyait qu'un projet ainsi conçu serait de nature à soulever l'opposition des ports français recevant des navires à chargement complet, et dans lesquels la perception sur le tonneau de jauge est moins onéreuse que celle opérée sur le tonneau d'affrètement ; et pour désarmer cette opposition, elle demandait qu'il fût inséré dans la loi à intervenir une disposition analogue à celle édictée pour l'Algérie par la loi du 12 mars 1877 (3), et aux termes de laquelle la recette basée sur l'affrètement ne pourrait en aucun cas dépasser celle qui, basée sur la jauge, eût été perçue sous l'empire de la loi du 30 janvier 1872. — La Chambre de commerce réclamait sans détour, non plus l'assimilation de l'Algérie à la France, mais l'assimilation de la France à l'Algérie.

Et il sembla tout d'abord qu'il allait lui être donné pleine et entière satisfaction. Dans la séance du 12 février 1897, en effet, la Chambre des députés adopta un certain nombre de dispositions destinées à devenir les art. 9, 10 et 11 de la nouvelle loi de finances, et ainsi conçues (4) :

---

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 266.

(2) *Eod. loc.* p. 263.

(3) Loi du 12 mars 1877. — Article unique. — Le droit de quai perçu en Algérie en vertu des art. 1 et 2 de la loi du 20 mars 1875 ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme qui aurait été perçue d'après le taux fixé par la loi du 30 janvier 1872.

(4) *J. off.* du 13 février 1897. Chambre des députés, p. 369.

Art. 9. — Les navires de tout pavillon, venant de l'étranger ou des colonies et possessions françaises autres que l'Algérie, paieront pour droits de quai, de phares ou balises une taxe de 1 fr. 25 cent. par tonne métrique de marchandises, par tête de bétail et par voyageur débarqués. Cette taxe sera réduite à 65 cent. pour les provenances des ports situés dans les limites du cabotage international telles qu'elles sont établies par l'art. 1er de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande. Elle sera exempte de tout décime additionnel. Les bagages des passagers, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne seront pas comptés dans l'évaluation des marchandises débarquées. La navigation entre la France et l'Algérie sera exempte de la taxe ci-dessus établie.

Art. 10. — En cas d'escales successives, le navire ne payera dans chaque port que proportionnellement au tonnage des marchandises, au nombre des voyageurs ou des têtes de bétail débarqués. Toutefois, le total du droit à percevoir sur un navire pour un voyage, même si ce voyage comporte plusieurs escales, ne devra dépasser en aucun cas le montant du droit qui aurait été exigible en vertu de la loi du 30 janvier 1872.

Art. 11. — Les art. 9 et 10 ci-dessus sont applicables à l'Algérie. Un règlement d'administration publique déterminera les mesures de détail nécessaires à leur exécution, notamment en ce qui concerne le mode d'évaluation du poids des marchandises dont il convient d'éviter le pesage.

Ainsi, comme le demandait la Chambre de commerce d'Alger : 1° le droit de quai ne devait plus être dorénavant acquitté que sur la quantité des marchandises ou sur le nombre des voyageurs ou animaux débarqués. — C'était la généralisation du principe consacré pour l'Algérie par la loi du 20 mars 1875. La taxe à percevoir était toutefois plus élevée que celle établie par cette dernière loi ; mais cette élévation, admise à titre de compensation pour le Trésor, ne pouvait avoir, pour le port d'Alger, les mêmes conséquences que la perception d'un droit, eût-il été d'une moindre quotité, basée sur la jauge du navire;

2° Le montant du droit à payer sur les marchandises débarquées ne devait jamais excéder celui qui eût été dû en vertu de la loi du 30 janvier 1872. — C'est ce qu'avait admis déjà pour l'Algérie la loi du 12 mars 1877;

3° Les dispositions de la loi du 28 décembre 1895 étaient maintenues en tant qu'il s'agissait de la navigation entre la France et l'Algérie. Cette navigation était exempte du droit de quai.

Mais le texte voté par la Chambre des députés rencontra une très vive opposition au Sénat qui, dans la séance du 20 mars 1897, sur la proposition du rapporteur général de la Commission des finances, prononca la disjonction des articles relatifs au droit de quai, sans faire la moindre réserve relativement à l'Algérie. La Chambre des députés (séance du 26 mars) n'accepta pas tout d'abord cette disjonction; elle maintint dans la loi de finances les art. 9, 10 et 11 que la Chambre haute avait voulu en distraire, mais en leur faisant subir une légère modification, dont la raison d'être et la portée sont indiquées de la manière suivante dans le rapport de M. Krantz, sur le budget rectifié par le Sénat : « L'argument principal que font valoir les rares opposants qui ont critiqué le texte voté par la Chambre, porte sur le prétendu avantage que la législation nouvelle constituerait au profit des navires étrangers faisant escale dans nos ports pour cueillir le fret, et sur la concurrence que ces navires viendraient faire à notre marine marchande... Mais soucieux de concilier tous les intérêts en présence... nous nous sommes demandé s'il n'est pas possible de trouver une solution qui permette de réaliser la réforme réclamée par la grande majorité des chambres de commerce et de faire droit, en même temps, à ce qu'il peut y avoir de fondé dans les réclamations dont le Sénat s'est ému. La solution... consiste à faire supporter les droits de quai, non pas seulement par les marchandises débarquées, mais également par les marchandises embarquées... D'ailleurs, pour ménager les intérêts du commerce, nous proposons que les navires faisant à la fois, dans le même port, des opérations de chargement et de déchargement, n'aient à payer la taxe que pour celle des deux opérations qui donnera lieu à la perception la plus élevée... »

Puis le Sénat s'étant refusé à voter le texte, même ainsi modifié, des art. 9, 10 et 11, la Chambre des députés (séance du 29 mars) a fini par consentir à la disjonction. L'Algérie se trouve par conséquent maintenue sous le régime établi par la loi du 28 décembre 1895. Mais la question de la réforme des droits de quai fera bientôt au Parlement l'objet d'un débat

spécial; en sorte que les critiques dirigées contre le régime actuel n'ont perdu ni de leur valeur ni de leur actualité.

Droit de statistique. — L'art. 3 de la loi du 22 janvier 1872 établit « pour subvenir aux frais de la statistique commerciale, un droit spécial de 10 centimes par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou tout autre emballage, de 10 centimes par 1,000 kilogrammes ou par mètre cube sur les marchandises en vrac, et de 10 centimes par tête sur les animaux vivants ou abattus, des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine et porcine ». Ce droit de statistique était perçu soit à l'importation, soit à l'exportation, sans distinction de pavillon, dans tous les ports, mais seulement dans les ports de la France continentale. Étaient toutefois dispensées de l'acquitter, les marchandises transportées par mer d'un port métropolitain dans un autre. — En conséquence, les marchandises importées d'Algérie en France payaient à l'importation un droit de statistique; la même taxe était payée à l'exportation par les marchandises expédiées de France en Algérie. Mais celle-ci n'étant point soumise à l'empire de la loi du 22 janvier 1872, les marchandises importées de l'étranger en Algérie, et de même celles exportées d'Algérie à destination de l'étranger n'avaient point à acquitter la taxe.

Or, aux termes de l'art. 13 de la loi du 28 décembre 1895, « le droit de statistique établi par l'art. 3 de la loi du 22 janvier 1872 sera perçu en Algérie ». Sont toutefois exempts de cette taxe les produits importés de France en Algérie et réciproquement.

Quels ont été les résultats de cette nouvelle assimilation des ports algériens aux ports français? — La suppression des taxes de statistique perçues dans les ports français, soit à l'importation de marchandises de provenance algérienne, soit à l'exportation de produits destinés à l'Algérie; mais aussi l'établissement, en Algérie comme en France, d'un droit à percevoir, et sur les produits importés de l'étranger, et sur ceux qui y sont envoyés. Or, à ce dernier point de vue, l'assimilation réalisée a suscité en Algérie des réclamations qui, pour être d'une nature plus spéciale que celles provoquées par l'art. 14 de la loi du 28 décembre 1895, n'en ont pas moins été très vives et parfaitement justifiées.

Le paiement du droit de statistique ne modifie pas sensi-

blement la valeur des marchandises de prix ; il importe peu, en effet, à celui qui achète des marchandises se vendant 100 fr. la tonne, de payer cette tonne 100 fr. ou 100 fr. 10 cent. Mais s'agissant de marchandises de valeur modique, telles que le charbon, il n'en est plus de même ; et pour le charbon, l'élévation de prix résultant de la perception de cette taxe est d'autant plus sensible que la plus grande partie de celui que l'on importe en Algérie est destinée au ravitaillement des navires de passage, c'est-à-dire à la réexportation. Comme le droit de statistique est dû aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, l'art. 13 de la loi du 28 décembre 1895 a pour conséquence d'élever de 20 cent. le prix de la tonne de charbon fourni à Alger aux bâtiments en escale ou en relâche. Or, les bénéfices réalisés dans le commerce du charbon atteignant, paraît-il, de 20 à 30 cent. par tonne, ils sont absorbés presque en entier par l'acquittement du droit de statistique.

Le port d'Alger se trouvait alors dans la nécessité d'élever le prix de ses charbons ; et comme, pour soutenir le concurrence de Malte et de Gibraltar, il avait dû déjà abaisser ses prix de vente, il y avait lieu de craindre que le relèvement opéré n'éloignât les navires relâcheurs. Les faits ont confirmé ces prévisions. Le nombre des relâcheurs qui en décembre 1895 avait été de 141, n'a plus été en janvier 1896 que de 93 ; soit une différence en moins de 48. Or, « chaque navire s'approvisionnant en moyenne de 150 tonnes de charbon, la quantité totale vendue en moins a donc été d'environ 7,000 tonnes. Cette diminution à la sortie s'est naturellement produite à l'entrée : elle se chiffre ainsi par une perte de 14,000 tonnes » (1).

Aussi la Chambre de commerce a-t-elle demandé que l'on exemptât du droit de statistique les charbons importés à Alger pour l'approvisionnement des navires en relâche forcée. Elle a fait observer avec raison que, ces charbons n'étant pas destinés à la consommation, cette exemption n'était pas de nature à favoriser certains consommateurs au détriment des autres ; que l'écoulement à Alger de charbons étrangers ne portait aucun préjudice à la production des mines françaises, les charbons de Cardiff ayant des qualités telles que les marines françaises de guerre et de commerce préféraient s'en approvisionner à Alger, plutôt que de charger à Marseille des

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 270.

charbons français ; qu'étant enfin destinés à l'exportation, ces charbons constituaient des marchandises reçues en transit qui, comme telles, devaient, conformément aux règlements douaniers, échapper aux taxes de statistique.

Ces vœux ont été accueillis en partie. Une décision du ministre des finances a admis qu'à compter du 20 avril 1896, les houilles extraites d'entrepôt et destinées à l'avitaillement n'auraient plus à acquitter de droit de statistique au moment de leur réexportation (1); elles son donc soumises à un droit unique de statistique perçu à l'importation.

II

La question des alcools

La loi de finances du 28 décembre 1895 a, en ce qui concerne l'Algérie, augmenté la quotité du droit de consommation perçu sur les alcools (art. 18) et établi une taxe nouvelle sur la fabrication des liqueurs (art. 19).

Droit de consommation. — Le droit de consommation, perçu sur les alcools fabriqués ou introduits en Algérie, est porté, par l'art. 18 de la loi du 28 décembre 1895, de 30 à 75 fr. par hectolitre d'alcool pur. Cet accroissement du droit de consommation n'a point par lui-même provoqué de récriminations, pour ce motif sans doute qu'il était destiné à être supporté par le consommateur et que l'élévation de prix qui devait en résulter n'était pas assez considérable pour déterminer une diminution de la consommation.

Mais ce même art. 18 renfermait les dispositions additionnelles suivantes : « Les commerçants et dépositaires d'alcool

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 282.

établis en Algérie seront tenus de déclarer au bureau des contributions diverses les quantités d'alcool et de spiritueux de tout genre existant en leur possession. — Ces quantités seront reprises par voie d'inventaire et soumises au paiement de la taxe complémentaire résultant de l'application du nouveau tarif. — Toute quantité non déclarée, en sus des droits non perçus, donnera lieu au paiement d'une amende égale au double des droits exigibles. — Les droits complémentaires pourront être acquittés soit en numéraire, soit en obligations cautionnées, souscrites dans les conditions déterminées par la loi du 15 février 1875 ». — De là résultait que le supplément de taxe établi par le 1er alinéa de l'art. 14 serait perçu non seulement sur les alcools emmagasinés depuis le 1er janvier 1896, époque normale d'entrée en vigueur de la loi de finances, mais aussi sur les alcools se trouvant à cette époque en magasin, acquis, par conséquent, à un moment où cette loi n'avait pas encore été édictée, et ayant acquitté les droits établis par la législation existante au moment de leur emmagasinement. — L'on en conclut que, contrairement à tous les précédents, le législateur avait attribué à l'art. 18 de la loi du 28 décembre 1895 un effet rétroactif.

Or, cette prétendue rétroactivité causait un grave préjudice à deux catégories de personnes. Aux spéculateurs tout d'abord, qui, en prévision de l'élévation des droits, s'étaient empressés d'importer en Algérie des quantités d'alcool considérables, dans l'espoir de revendre cet alcool, qui n'avait acquitté que le droit de 30 fr. par hectolitre, le même prix que s'il eût payé le nouveau droit de 75 fr. Ils avaient espéré bénéficier de la différence ; leurs calculs se trouvaient déjoués. Ils avaient spéculé ; ils avaient perdu, ou plutôt ils n'avaient pas gagné, et ils n'étaient, en somme, guère plus à plaindre que ne le sont d'ordinaire les joueurs malheureux. — Mais autrement intéressante était la situation faite par la loi nouvelle aux commerçants qui avaient conclu, au cours de l'année 1895, des marchés ne devant s'exécuter qu'en 1896. Ces marchés avaient été bien évidemment négociés sur la base du droit de consommation de 30 fr. par hectolitre, et ils menaçaient de se transformer en opérations désastreuses pour les vendeurs, si ceux-ci se trouvaient tenus à la fois d'exécuter le marché aux conditions convenues et d'acquitter un supplément de taxe de 45 fr. La rétroactivité attribuée à la loi de finances risquait donc de bouleverser des opérations commerciales parfaitement régulières.

Aussi, dès qu'elle eût connaissance des dispositions contenues dans l'art. 18 de la loi du 28 décembre 1895, la Chambre

de commerce d'Alger se réunit-elle pour aviser aux mesures à prendre en vue d'obtenir que l'on retirât à ce texte ce que l'on persistait à appeler son effet rétroactif. « La Chambre de commerce Alger proteste, est-il dit dans une dépêche adressée le 8 janvier 1896 à M. le ministre du commerce, demande revision et que perception droits n'ait lieu que sur marchandises emmagasinées à partir du 1er janvier 1896 » (1). Par la suite, des démarches, appuyées par les représentants de l'Algérie au Parlement, furent faites tant auprès du ministre du commerce qu'auprès du ministre des finances. Il ne semble pas qu'elles aient eu d'autre résultat que de provoquer l'envoi d'une lettre du ministre des finances, dans laquelle celui-ci « promettait que l'application de la loi serait faite avec des ménagements à l'égard des petits commerçants, dont l'approvisionnement ne dépasse pas les limites normales » (2). Il faut convenir, du reste, que de semblables réclamations ne pouvaient guère aboutir; la taxe complémentaire établie par la loi de finances étant une taxe de consommation, elle devait évidemment frapper, sans distinction aucune, tous les alcools consommés depuis le 1er janvier 1896 (3).

Droit sur la fabrication des liqueurs. — L'art. 19 de la loi du 28 décembre 1896 dispose qu' « indépendamment du droit de consommation et du droit d'octroi de mer, les absinthes ou similaires, les bitters, les liqueurs de toutes sortes et, d'une manière générale, les spiritueux quelconques, sont soumis en Algérie à un droit de fabrication dont le tarif est fixé comme suit : ..... ». — Il s'agit, ici, d'une taxe entièrement nouvelle et qui, à l'heure actuelle encore, n'existe pas en France.

Dès le 3 janvier 1896, ceux que menaçait l'établissement de ce droit de fabrication se réunirent et nommèrent une commission de dix membres, dite Commission des alcools, chargée d'aviser aux mesures à prendre en vue de sauvegarder les intérêts compromis par la loi de finances du 28 décembre 1895. — Le 22 janvier, la Chambre de commerce adresse au ministre du commerce une protestation relative à l'application de la nouvelle taxe de fabrication et basée sur ce

---

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 231.

(2) *Eod. loc.*, p. 232.

(3) V. *Journal des Débats* du 25 janvier 1896 ; lettre d'Algérie.

fait que l'administration des contributions diverses entend soumettre les produits métropolitains, inventoriés chez les fabricants, au paiement du droit de fabrication, alors qu'inventoriés chez les dépositaires, les mêmes produits n'ont à payer que la surtaxe de consommation (1). — Puis, les conseils municipaux d'Alger et d'Oran émettent des vœux en faveur de la suppression du droit de fabrication sur les liqueurs. Le vœu émanant du Conseil municipal d'Alger est transmis à la Chambre de commerce qui, dans sa séance du 1er juillet, déclare l'adopter et le convertit en délibération. Ce vœu était rédigé de la manière suivante : « Le Conseil municipal, considérant que les droits sur la fabrication des liqueurs ne sont pas établis en France, que la perception de ces droits est très vexatoire pour les fabricants, très difficile et coûteuse pour l'État, émet le vœu que les droits sur la fabrication des liqueurs, établis en Algérie depuis le 1er janvier 1896, soient abolis » (2). — Enfin, les représentants de l'Algérie au Parlement furent invités à provoquer l'abrogation de l'art. 19 de la loi du 28 décembre 1895.

Pour ce qui est des raisons de cette hostilité contre le droit de fabrication, elles se trouvent développées dans les divers rapports rédigés par M. Jules Simian, comme rapporteur, soit de la Commission des alcools, soit du 3e groupe du Syndicat commercial algérien. Les plus déterminantes paraissent être celles-ci : La perception de la nouvelle taxe ne saurait s'opérer sans des vexations insupportables pour le fabricant; elle expose ce dernier à des investigations incessantes de la part des agents du fisc; elle l'oblige à la tenue d'une comptabilité des plus compliquées et ne lui permet pas de conserver ses secrets de fabrication.

Il est d'autre part très facile de se soustraire à l'acquittement de cette taxe. L'art. 19 de la loi du 28 décembre 1895 porte bien qu' « un décret déterminera les mesures nécessitées par l'application du premier article et notamment les obligations imposées aux fabricants d'absinthe, liqueurs et autres spiritueux composés, ainsi qu'aux importateurs ou fabricants d'essences ou extraits concentrés propres à la fabrication de

---

(1) Exposé des travaux de la Chambre de commerce, année 1895-1896, p. 233. — Le juge de paix du canton nord (16 juin 1896) et le tribunal civil d'Alger (22 janvier 1897) ont décidé que le droit établi par l'art. 19 ne pouvait être perçu sur les liqueurs fabriquées avant la promulgation de la loi du 28 décembre 1895. — V. *Rev. Alg.*, 1897. 2. 135.

(2) Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger, année 1895-1896, p. 235.

ces produits ». Mais les difficultés d'application rencontrées sont telles, que le décret n'a pas encore été rendu (1). L'on ne peut guère en effet empêcher la fraude de se produire, et cela par suite de l'emploi des essences. Au moyen d'une dose infinitésimale d'essence, il est possible de fabriquer des quantités de liqueurs relativement considérables, en très peu de temps, sans qu'il y ait lieu de se servir d'appareils encombrants, et dans des locaux qui échappent à la surveillance des agents du fisc. Il est de plus assez facile de se procurer des essences n'ayant pas acquitté la taxe de fabrication à l'importation, car ces essences peuvent se dissimuler aisément, dans des colis postaux par exemple. — Qu'en résultera-t-il? — Une diminution de recettes pour le Trésor; — un danger pour les consommateurs, car « ce ne seront pas seulement les essences extraites des plantes ou des graines dont on usera; les essences chimiques tirées du goudron de houille ou des corps gras, produites surtout en Allemagne, se répandront partout au grand détriment de la santé publique et du commerce honnête » (2). — Et il arrivera également ceci, que les fabricants consciencieux et honnêtes seront les seuls à payer la taxe de fabrication ; si bien que pour eux le prix de revient étant beaucoup plus élevé, ils seront peu à peu éliminés par l'effet de la concurrence.

Les adversaires du droit de fabrication n'ont pas du reste demandé sa suppression pure et simple ; ils n'ont pas réclamé de l'État un sacrifice gratuit, car ils ont proposé qu'à cette taxe de fabrication, l'on substituât une surtaxe sur la consommation de l'alcool. Cette surtaxe devait être d'un rendement sûr et d'une perception facile, le régime inauguré le 1er janvier 1896 ayant entraîné la disparition en Algérie des distilleries industrielles. Tout l'alcool industriel consommé en Algérie vient de France; il entre par les ports algériens, et ne peut dès lors échapper que très difficilement à la douane. Les fabricants de liqueurs paieraient l'alcool plus cher, mais ils y gagneraient d'éviter des tracasseries et de n'avoir plus à subir la concurrence des essences n'ayant pas acquitté le droit de fabrication.

En conséquence, au cours de la séance de la Chambre du 12 février dernier, les députés algériens proposèrent l'inser-

---

(1) Ce décret, d'une élaboration si pénible, vient enfin de paraître (V. *Journal officiel* du 25 mars 1897).

(2) M. de Verninac, cité par M. Jules Simian (rapport fait au nom du 3e groupe du Syndicat commercial algérien, p. 13).

tion, à a suite de l'art. 16 de la loi de finances, d'un nouvel article ainsi libellé : « § 1er. — Sont abrogés à partir du 1er janvier 1897 les art. 19 et 20 de la loi de finances de l'exercice 1896, ainsi conçus :

§ 2. — Le droit de consommation sur les alcools fabriqués ou introduits en Algérie est fixé à 90 fr. par hectolitre d'alcool pur ».

A l'appui de cet amendement, M. Etienne a fait valoir les fraudes multiples qui ne peuvent manquer de se produire dans la perception du droit de fabrication. — M. Forcioli a insisté sur les difficultés auxquelles se heurte l'application de l'art. 19 de la loi du 28 décembre 1895, notamment sur la difficulté qu'il y a à déterminer l'unité de taxation pour les essences, — difficultés si réelles que le décret prévu par ce même art. 19 déterminant les mesures nécessitées pour son application, n'avait pas encore vu le jour à la date du 12 février 1897. — M. Samary enfin s'est attaché à répondre aux diverses objections formulées contre la proposition des députés algériens, les unes basées sur des considérations d'hygiène, les autres sur l'intérêt fiscal ; — et il s'est employé à démontrer que le Trésor ne devait aucunement souffrir de la suppression de ce droit de fabrication, puisqu'une recette nouvelle était offerte au fisc en échange de la recette supprimée.

Tous ces efforts furent déployés en pure perte ; l'amendement présenté fut rejeté à une assez forte majorité.

Les fabricants de liqueurs espèraient prendre leur revanche au Sénat. Là encore ils réclamèrent par la voix de leurs représentants la suppression du droit de fabrication, moyennant l'établissement d'une surtaxe de consommation sur l'alcool, qu'ils consentaient à voir porter à 25 fr. Ils se heurtèrent à l'opposition du gouvernement qui tint au Sénat le langage qu'il avait tenu à la Chambre des députés : le droit sur la fabrication des liqueurs est sur le point d'être introduit en France ; le supprimer aujourd'hui en Algérie, ce serait assurer à celle-ci un régime de faveur, une situation privilégiée. — D'autre part, la perception de ce droit s'opère sans difficulté aucune, et la preuve, c'est que son rendement a été bien supérieur aux évaluations budgétaires ; il a produit 1,362,230 fr. au lieu des 690,000 fr. qui avaient été prévus pour l'exercice 1896. Et c'est là, il faut l'avouer, un argument de nature à impressionner vivement des assemblées pour lesquelles l'équilibre du budget est toujours un problème difficile à résoudre...

En outre la Société d'agriculture d'Alger avait décidé l'envoi aux sénateurs algériens de l'adresse suivante : « La Société d'agriculture d'Alger, s'inspirant des intérêts des agriculteurs, de beaucoup les plus nombreux et importants, proteste contre toute nouvelle taxe sur l'alcool ; demande le maintien du droit de fabrication, plutôt que son remplacement par une surtaxe ; réclame à nouveau énergiquement pour le producteur la liberté de distiller aussi longtemps que le privilège des bouilleurs de cru existera en France, et proteste contre cette infériorité de traitement, qui coûte annuellement à la viticulture algérienne au moins quatre millions ». Et il n'est pas douteux que l'attitude prise par la Société d'agriculture a été de nature, sinon à neutraliser complétement, tout au moins à paralyser dans une certaine mesure, l'action du Syndicat commercial algérien. Il y eut là un conflit regrettable et qu'il aurait été désirable devoir s'apaiser, car si les intérêts de l'agriculture, et de la viticulture en particulier, sont éminemmeht respectables, il est bon également de ne pas maintenir un régime fiscal susceptible d'entraver le développement d'une industrie jusqu'ici prospère et de décourager les fabricants consciencieux. L'adoption d'une solution transactionnelle eût été chose heureuse, car elle eût permis aux sénateurs algériens de parler, non pas au nom d'une certaine catégorie d'intéressés seulement, mais au nom de l'Algérie tout entière. Quoi qu'il en soit, le Sénat, dans la séance du 22 mars 1897, s'est prononcé, comme l'avait fait la Chambre des députés, pour le maintien de la taxe sur la fabrication des liqueurs.

III

Telle est la situation. En ce qui concerne le droit de statistique, les Algériens ont obtenu une demi-satisfaction, puisque les charbons destinés au ravitaillement des navires en escale ou en relâche forcée n'ont pas à acquitter la taxe de 0 fr. 10 par tonne lors de leur réexportation. Peut-être eût-il mieux valu exonérer ces mêmes charbons du droit de statistique à l'importation, ou décider que le droit perçu serait restitué lors de la réexportation. En raison de la concurrence très active faite au port d'Alger par ceux de Malte et de Gibraltar, les bénéfices réalisés dans le commerce du charbon sont infimes, et l'acquittement de cette simple taxe de 0 fr. 10 les absorbe, paraît-il, en presque totalité.

Mais, en tant qu'elles se référaient au droit de quai et à la taxe de la fabrication des liqueurs, les réclamations algériennes n'ont pas triomphé. Pour ce qui est du droit de quai toutefois, l'échec n'est pas définitif ; il s'agit d'un simple ajournement, car la Chambre des députés n'a consenti à la disjonction votée par le Sénat qu'à raison de l'engagement pris par le gouvernement de saisir à très brève échéance le Parlement d'une proposition de loi relative au droit de quai. La promesse a été tenue, et le 1er avril 1897, la Chambre a adopté d'urgence un projet en quatre articles, qu'il serait désirable, dans l'intérêt de l'Algérie, de voir ratifier promptement par le Sénat. L'art. 1er consacre, en effet, la substitution, dans la perception du droit de quai, du tonneau d'affrétement à la tonne de jauge. Il décide, il est vrai, que la taxe sera perçue, à l'avenir, à l'embarquement comme au débarquement, mais sous cette réserve que « lorsqu'un navire aura à la fois débarqué et embarqué des marchandises, du bétail ou des voyageurs, il ne sera taxé qu'à raison de celle des deux opérations qui donnera lieu à la perception la plus élevée ».

Pour le surplus, le texte du projet ne diffère pas sensiblement de celui des articles qui, sur l'insistance du Sénat, ont été disjoints de la loi de finances. C'est ainsi que l'art. 2 stipule, comme le faisait l'art. 10 du projet de loi de finances voté par la Chambre le 12 février 1897, qu' « en aucun cas le total des droits à percevoir sur un navire, pour un voyage comportant plusieurs escales, ne devra dépasser le montant des droits qui auraient été exigibles en vertu de la loi du 30 janvier 1872 ». Or, la rédaction de ce texte n'a pas été sans provoquer ici quelques inquiétudes (1).

L'on s'est demandé quel était le sens exact de cette disposition. Signifie-t-elle qu'au cas où les droits perçus sur les marchandises débarquées excèderaient le montant des droits perçus sur les tonneaux de jauge, le droit de quai sera basé sur la jauge, ainsi que le prescrit la loi du 30 janvier 1872, mais évalué à raison de 0 fr. 65 la tonne, comme le décide la loi nouvelle ? — Ou bien au contraire veut-elle dire que non seulement dans cette hypothèse le droit de quai sera perçu sur la jauge des bâtiments, comme le veut la loi du 30 janvier 1872, mais que de plus il sera évalué, conformément à la même loi, à raison de 0 f. 50 par

(1) V. dans la *Vigie Algérienne* du 19 février 1897, un article intitulé : « Les Droits de Quai ».

tonneau de jauge ? — La première interprétation serait funeste au commerce du charbon. Les navires qui apportent du charbon à Alger y viennent à chargement complet, en sorte qu'ils paieraient la taxe sur le tonneau de jauge, à raison, non pas de 0 fr. 50, mais bien de 0 fr. 65 par tonneau, ce qui grèverait le commerce du charbon d'une hausse de 0 fr. 15 par tonne de jauge.

Mais il ne nous semble pas que cette interprétation puisse prévaloir. Le texte voté par la Chambre des députés semble bien indiquer qu'au cas où le montant des droits perçus sur les marchandises débarquées excèderait le montant des droits perçus sur la jauge totale, la loi de 1872 doit être appliquée, et pour déterminer l'assiette de la taxe, et aussi pour en fixer la quotité. « En aucun cas le total des droits à percevoir, dit en effet ce texte, ne devra dépasser le montant des droits qui auraient été exigibles en vertu de la loi du 30 janvier 1872 ». — Or, quel est le droit exigible en vertu de la loi du 30 janvier 1872 ? C'est le droit de 0 fr. 50 par tonneau de jauge. — Au reste lorsque cet article viendra en discussion devant le Sénat, rien n'empêche qu'un représentant de l'Algérie n'attire l'attention de la Chambre haute sur ce texte et n'en fasse préciser la portée. Et nul doute que la question ne soit résolue dans un sens favorable au commerce du charbon.

Ce commerce est en effet particulièrement intéressant. Il attire à Alger des navires en grand nombre, dont la présence dans notre port est, on l'a vu plus haut, pour toute la population la source de profits considérables ; et il y a d'autant moins d'inconvénient à le protéger que, ne s'agissant pas d'un charbon destiné à la consommation locale, on ne favorise pas certains consommateurs au détriment des autres. — La France n'a du reste qu'à gagner à la prospérité de ce commerce. Au point de vue fiscal, il est vrai, elle fait des sacrifices, mais les sacrifices consentis par elle se trouvent, dans une très large mesure, compensés par une augmentation de recettes due au nombre toujours de plus en plus grand des navires qu'attire à Alger le bon marché du charbon. — D'autre part, on est assez porté, à l'heure actuelle, à faire rentrer le charbon dans la catégorie des objets de contrebande de guerre, et à admettre que les puissances neutres ne doivent pas permettre aux navires belligérants de venir s'approvisionner intégralement de charbon dans leurs ports ; il importe donc de s'assurer, dès le temps de paix, des points de ravitaillement aussi nombreux que possible. Or, grâce à la prospérité toujours croissante du commerce du charbon, il se constituera à Alger, spontanément et sans l'intervention de

l'État, des approvisionnements importants, sur lesquels le Gouvernement pourra mettre la main et où nos vaisseaux pourront trouver à se ravitailler, le jour où la guerre sera déclarée ; — et ce jour-là la France ne regrettera pas les sacrifices fiscaux qu'elle aura pu faire dans l'intérêt de ce commerce.

Marcel MORAND,
Professeur à l'École de Droit d'Alger.



ALGER. — TYPOGRAPHIE ADOLPHE JOURDAN.

ALGER. — TYPOGRAPHIE ADOLPHE JOURDAN.



